# MÉMOIRE

CONTENANT

De nouveaux développements sur le projet important relatif au Port de Portnic, dans le Pays de Retz en Bretagne, & à un Canal de Navigation de Nantes à la Mer par Portnic.

*Projet approuvé en 1786 par les Commissaires députés sur les Lieux de la part du Gouvernement, & appuyé depuis par des Délibérations de la Ville de Nantes, des principales Villes de la Loire, & autres.*

*A PARIS,*
De l'Imprimerie de G. Desprez, Imprimeur du Roi.

M. DCC. LXXXIX.

Case folio FRC Suppl. 138

MdW 9629

THE NEWBERRY LIBRARY CHICAGO

# MÉMOIRE

## *SUR LE PORT ET CANAL DE PORTNIC*

## DANS LE PAYS DE RETZ EN BRETAGNE,

*Où l'on démontre :*

PREMIÉREMENT, que l'ouverture du Port & Canal de Portnic, en établissant entre la Mer & la Ville de Nantes une communication libre, dont cette Ville est bien éloignée de jouir par Paimbeuf, procurera au Commerce François un avantage incroyable ; une Ville de Commerce du premier ordre, la position de Nantes l'appellant visiblement à cette destination, dès que cette Ville communiquera librement à la Mer, & qu'elle y aura un entrepôt.

Secondement, que l'exécution de ce même projet procurera, en temps de guerre, toutes sortes de facilités pour la protection de la Marine marchande, & des côtes de France sur l'Océan ; procurera, en outre, les plus grands avantages à la Marine Royale, établira une correspondance importante entre Brest & Nantes.

Troisiémement, que, sans l'exécution de ce projet, le Commerce de Nantes ne pourra seulement pas se soutenir au point où il est, & déclinera infailliblement par l'effet de l'engorgement graduel & sensible de l'embouchure de la Loire ; tellement, que l'alternative de voir Nantes s'élever au rang des premieres Villes de Commerce de l'Europe, ou de la voir tomber dans la classe des Villes inférieures du Royaume, est une des dépendances immédiates de ce projet.

Le Marquis de Brie-Serrant ayant obtenu du Gouvernement, au commencement de l'année 1786 ; que ce projet qu'il propofoit depuis long-temps, felon le vœu notamment des Habitants de Portnic, fut examiné, MM. les Commiffaires députés par le Gouvernement pour cet examen, ont conftaté, par leur Procès-verbal du 20 Avril de la même année, les avantages les plus immédiats de ce projet, relativement au pays de Retz & au Commerce de Nantes : ils ont propofé différents travaux ; ils ont fortement repréfenté la néceffité de procéder, fans délai, à leur exécution. Des délibérations des Généraux de Paroiffes, & autres Ecrits, ont bientôt juftifié au Gouvernement les vœux des habitants du pays de Retz & de Nantes, pour l'exécution de ce projet.

L'importance du Port & Canal de Portnic, relativement au pays de Retz & au commerce de Nantes, ne peut donc pas faire une queftion. Cette importance fut d'ailleurs, de tout temps, de notoriété publique.

Le Marquis de Brie, qui a toujours envifagé fon projet fous des points de vue bien plus étendus que ceux qui ne font relatifs qu'au pays de Retz, & à la ville de Nantes en particulier, n'a rien négligé jufqu'à ce jour pour en accélérer l'exécution. Enfin, après avoir mis fous les yeux du Gouvernement, notamment dans fon Mémoire ampliatif, les obfervations les plus importantes fur les objets d'utilité générale que ce projet renferme, & fur les ouvrages qu'il conviendroit d'ajouter à ceux adoptés par MM. les Commiffaires, il croit encore devoir, par le nouveau Mémoire & la nouvelle Carte qu'il met fous les yeux du Gouvernement, développer, avec toute l'étendue poffible, des avantages qu'on n'eût jamais ofé fe promettre d'un projet auffi peu confidérable & auffi fimple en foi, & démontrer, en un mot, que l'accroiffement du Commerce & de la puiffance de l'Empire François, & en particulier la vivification du pays inculte de Bretagne, font des biens attachés à l'exécution de ce projet.

Il convient d'abord de jetter un coup-d'œil rapide fur

la poſition & les autres avantages de la France pour le Commerce, ainſi que ſur l'état actuel du Commerce de cet Empire.

Poſition & avantage de la France pour le Commerce.

La France dominant ſur trois Mers, ayant ſix cents lieues de côtes, occupant, pour ainſi dire, le centre des Puiſſances maritimes, eſt regardée, à juſte titre, comme le pays de l'Europe le mieux ſitué pour le Commerce; la France eſt plus abondante, qu'aucun autre pays, en productions territoriales, qui font le premier fondement du Commerce; le François eſt actif & induſtrieux au dernier point, & ſon aptitude pour le Négoce, ne le cede, de l'aveu de ſes rivaux, à aucune autre Nation commerçante.

Malgré tous ces avantages, le Commerce de France eſt plus limité que celui des autres Puiſſances maritimes. La France n'a ſeulement pas encore pu élever une Ville de Commerce du premier ordre. Parmi tant de Ports qui garniſſent les côtes de France, quelle Ville, par exemple, approche de Londres, Amſterdam, Veniſe, Naples, Liſbonne, Cadix, &c.? Ce déſavantage que nous avons ſur les autres Puiſſances commerçantes, eſt incalculable.

En effet, on ne peut révoquer en doute que parmi les Nations modernes, comme chez les anciens peuples, ce n'a jamais été le plus grand nombre de Villes, mais l'avantage d'avoir la plus conſidérable Ville de Commerce qui a conſtitué la prépondérance d'une Nation, en fait de Commerce. Que l'on réuniſſe en maſſe le Commerce de tous nos Ports marchands, cela n'équivaudra pas, à pluſieurs égards, celui de Londres; que l'on partage le Commerce de Londres entre pluſieurs Villes, quand on formeroit vingt Villes comme Nantes, Bordeaux, cela ne ſeroit plus le Commerce de Londres, ne donneroit plus à l'Angleterre la même prépondérance, en fait de Commerce, que lui a donné le Commerce de Londres; tant il eſt vrai que c'eſt moins la multiplicité des Villes commerçantes, que la ſupériorité d'une ſeule, qui donne la prépondérance en fait de Commerce, & l'on peut dire que, ſans les guerres & les révolutions, une Ville qui a acquis la ſupériorité du

Commerce, finiroit par s'aſſujettir celui des autres Nations, & acquerroit véritablement l'empire des Mers.

On a vu dans l'antiquité, Tyr, Alexandrie, Carthage & d'autres Villes commerçantes, acquérir, ſans une grande puiſſance territoriale, la prépondérance du Commerce ſur tous les autres peuples; dans les Nations modernes il ſuffit de citer Veniſe, qui primoit de même ſur le Commerce des Nations les plus puiſſantes dans les douzieme, treizieme & quatorzieme ſiecles, Amſterdam qui a joui un temps du même avantage.

Enfin, Londres a été au moment d'atteindre à ce but; & ſi l'Angleterre, au lieu de s'entêter à la guerre d'Amérique, eût ſu, par de ſages ſacrifices, acheter la paix avec ſes Colonies, il ne lui falloit, à l'époque brillante où elle ſe trouvoit, que vingt ans de plus de proſpérité, pour que cette Nation, ſans une grande conſiſtance territoriale, n'ayant tenu ci-devant qu'un rang ſecondaire parmi les autres Puiſſances, conquiſes autrefois par des Vaſſaux de la France, preſque de tout temps le jouet des révolutions & des intrigues, acquît peut-être, & cela par la prépondérance de ſon Commerce, l'empire des Mers.

La France, toujours modérée dans ſon ambition, n'aura vraiſemblablement jamais de telles vues; le ſeul empire qu'elle aime à exercer, ſoit ſur mer, ſoit ſur terre, c'eſt de maintenir l'équilibre & la paix parmi les Nations.

Cet empire, dont aucune Nation n'avoit joui, cet empire, le plus beau de l'univers, eſt dû au génie national d'un peuple auſſi humain que puiſſant, & il ſera toujours l'apanage de la France, tant qu'elle conſervera un bon gouvernement; mais ſous ce point de vue même, & pour conſerver les avantages attachés à ſa conſiſtance naturelle, il lui importe également de ne pas laiſſer ſon Commerce dans l'état d'infériorité, où, malgré ſa maſſe, il ſe trouvera toujours réduit, tant que la France n'aura que des Villes de Commerce du ſecond ordre.

Cette limitation, cette eſpece d'abatardiſſement de Commerce dans un pays où la nature a prodigué tant d'avan-

tages, & malgré les encouragements que le Gouvernement a toujours été diſpoſé à donner au Commerce, étonnent ſans doute. Le but de ce Mémoire n'eſt pas de diſcuter les cauſes morales qui peuvent y influer; mais on va faire voir que s'il y a en France quelque Ville propre, par ſa poſition, à remplir le grand objet qu'on annonce, à devenir le chef-lieu du Commerce François, à former l'heureux lien des rapports qui doivent exiſter entre l'action du Gouvernement, l'action de la Marine marchande & l'action de la Marine Royale, enfin à s'élever au premier rang des Villes commerçantes de l'Europe, c'eſt certainement la Ville de Nantes, & qu'il ne faut pour cela que lui donner une communication libre avec la Mer.

Nantes, propre à devenir le chef-lieu du Commerce François.

En effet, ſi l'on jette les yeux ſur une Carte de Géographie, on reconnoît que Nantes, ſitué à l'angle formé par la côte méridionale de Bretagne & par la côte du Poitou, eſt au centre du Commerce maritime, au centre du Commerce intérieur par la Loire, qui communique à la Capitale, ainſi qu'aux Villes les plus conſidérables de l'intérieur du Royaume que ce fleuve coupe par la moitié, enfin au centre de la Marine royale, dont toutes les opérations ont des rapports plus ou moins directs au Commerce, ſoit par la protection qu'elle eſt deſtinée à aſſurer au Commerce, ſoit pour le ſecours que de ſon côté elle en attend en approviſionnement & autrement; aucun Port dans le Royaume ne réunit ce triple avantage.

Poſition de la ville de Nantes.

Il en eſt un quatrieme également inappréciable, & qui eſt unique dans ſon eſpece; c'eſt devant Nantes qu'eſt Belle-Iſle, l'attérage général de tout le Golfe de Gaſcogne, c'eſt-à-dire, de toutes les côtes de la France ſur l'Océan: c'eſt là que tous les bâtiments de quelque Nation que ce ſoit, qui ſont deſtinés pour Bordeaux, Blaye, la Rochelle, Rochefort, Nantes, l'Orient, le Port-Louis, en un mot, tous les bâtiments qui abordent en France, depuis Breſt juſqu'à la côte d'Eſpagne, ſont obligés de venir prendre l'attérage, ſur-tout dans le mauvais temps.

Belle-Iſle, attérage général des côtes de France ſur l'Océan.

Parvenus à ce point, quel avantage n'auroient pas ceux

qui pourroient y terminer leur voyage, ſans s'aſſujettir à de nouveaux retards, de nouvelles fatigues, de nouvelles dépenſes, ſans s'expoſer à de nouveaux dangers, ſans enfin aller chercher des Ports plus éloignés de la Capitale, & qui n'y communiquent point par une navigation intérieure ? Quel avantage pour eux, diſons-nous, ſi, dans ces parages où ils ſont obligés de ſe rendre, ils trouvoient un Port où ils puſſent aborder ſans difficulté, y débiter leur cargaiſon avantageuſement, & y former leur retour ! Un Port ainſi placé au centre du Commerce, & réuniſſant tout ce qu'on vient de décrire, verroit bientôt naître une Ville immenſe, l'émule d'Amſterdam & de Londres.

Pourquoi donc la Ville de Nantes, qui eſt ſituée dans cette poſition, n'eſt-elle qu'une Ville du ſecond ordre, parmi les Villes du Commerce ? Pourquoi eſt-elle ſi éloignée de tenir dans le monde commerçant le rang auquel ſa poſition l'appelle ?

Défaut de communication libre de Nantes à la Mer, dans l'état actuel des choſes.

C'eſt que Nantes n'a pas de communication libre avec la Mer.

Il n'eſt pas inutile, vu la quantité d'objets qu'il y a à traiter dans ce Mémoire, de nous réſumer ſur ce qui vient d'être dit, avant que d'aller plus loin.

Nous avons vu que la France eſt l'Etat le mieux ſitué de l'Europe par le Commerce; que par conſéquent la France devroit au moins avoir une Ville de Commerce du premier ordre. Nous avons obſervé de quelle importance cela eſt pour tout Etat commerçant; nous avons vu que Nantes, ſituée au centre de la Marine marchande, de la Marine royale, du Commerce intérieur & ſous Belle-Iſle, atterage général des côtes de France ſur l'Océan, eſt réellement marqué par la nature pour être cette Ville du premier ordre qui manque au Commerce françois : mais nous obſervons que Nantes n'a pas ſeulement de communication libre avec la Mer. Il eſt donc impoſſible, dans l'état actuel des choſes, que Nantes s'éleve au point où il doit être, & il eſt à la connoiſſance de tout le monde, que différents obſtacles formés par la nature, & qu'il eſt par conſéquent impoſſible de vaincre,

Impoſſibilités d'une communication libre de Nantes à la Mer par la Loire.

vaincre, s'opposent à ce que Nantes n'acquiere jamais une communication libre avec la Mer par la Loire; & que bien plus ils rendent de plus en plus mauvaise celle dont cette Ville a joui jusqu'à présent. Ces obstacles sont des rochers multipliés à l'infini, sur-tout depuis l'embouchure de la Loire jusqu'à Paimbeuf, & des bancs de sable dont la riviere est remplie, depuis Paimbeuf jusqu'à Nantes. Ces bancs de sable sont d'autant plus nuisibles à la navigation, d'autant plus dangereux, que la marée, par l'effet de la quantité de rochers dont on vient de parler, entrant avec plus de violence de tout sens & par mille gueules différentes dans la Loire, les rend perpétuellement mouvants : il y a plus, en augmentant prodigieusement l'action des vents & des courants, elle les fait varier, les déplace sans cesse; aussi les Mariniers, même ceux qui connoissent le mieux le cours de la Loire, y sont journellement trompés: de-là la nécessité pour les Commerçants de Nantes d'entretenir des Pilotes-Côtiers pour les alleges, qui transportent les marchandises de Nantes à Paimbeuf, où se chargent les bâtiments qu'on expédie.

*Bancs de sable mouvant de Nantes à Paimbeuf.*

*Pilotes-Côtiers pour la conduite des alleges.*

Si la communication de Nantes à Paimbeuf est, comme l'on voit, infiniment difficile, même pour de simples alleges, celle de Paimbeuf à l'embouchure de la Loire, l'est encore bien davantage; elle est même, on ne le sait que trop, extrémement dangereuse; la quantité de rochers dont la Loire est parsemée à son embouchure, ainsi qu'on l'a dit, occasionne tous les jours des retards multipliés, des frais immenses, des naufrages, & souvent la perte des bâtiments.

*Rochers de Paimbeuf à la Mer.*

Un autre inconvénient, également funeste au Commerce, est le défaut d'un entrepôt convenable pour le Commerce de Nantes : ce point si important demande à être discuté.

Nantes ne pouvant recevoir, ni expédier les bâtiments tous chargés, il n'est pas douteux que pour sa communication avec la Mer, cette Ville ne peut se passer d'un entrepôt, & elle n'en a point. Paimbeuf, qui est originaire-

*Défaut d'entrepôt pour le Commerce de Nantes.*

ment un délaissement & alluvion de la Loire, n'est autre chose qu'un très-mauvais mouillage de riviere, situé encore à douze ou quinze lieues du pilier, qui est le point où les bâtiments prennent le large; & comme la riviere à Paimbeuf n'a pas, non plus qu'à Nantes, la profondeur nécessaire pour y recevoir les gros bâtiments entiérement chargés, Paimbeuf, ce prétendu entrepôt général du Commerce de Nantes, est obligé d'avoir lui-même un sous-entrepôt pour les gros bâtiments; ce sous-entrepôt est Mindin, qui est lui-même fort éloigné du lieu où les bâtiments prennent le large. Jettons un coup-d'œil sur l'entrepôt & le sous-entrepôt.

Description du mouillage de Paimbeuf, prétendu entrepôt.

Le mouillage de Paimbeuf est exposé à tous les vents, & rempli d'écueils ou bancs de sable; la Loire s'y comble tellement, que la passe des alleges, employée, comme on l'a vu plus haut, à tous les transports, devient tous les jours plus mauvaise & plus périlleuse: en un mot, on y voit journellement des avaries, des naufrages & pertes de bâtiments, sur-tout dans le temps des glaces: cela est au point qu'il n'y a personne qui ne convienne que les bâtiments seroient beaucoup mieux & avec moins de risque en pleine Mer dans les mauvais temps, que dans le mouillage de Paimbeuf: les dépenses immenses que le Commerce de Nantes y fait continuellement, tant en chaussées, tours, signaux, qu'autres travaux de toute espece, pour y faire, malgré la nature, un Port passable, sont autant de dépenses & de travaux perdus: on n'a même pas pu y construire des quais, à cause de la quantité de vases qui s'y amoncelent.

L'eau n'y vaut rien, & on est obligé d'en aller chercher à trois lieues de-là.

La mauvaise tenue du mouillage nécessite de plus fréquents radoubs qu'ailleurs; & ces radoubs ne pouvant être faits à Paimbeuf, on est obligé de faire remonter au Pellerin, ou à Nantes, les bâtiments qu'il faut radouber.

Ce n'est pas tout: rien de plus difficile que la sortie de Paimbeuf pour entrer en mer; car non-seulement il n'y a que deux vents favorables à cette entreprise, les vents

du nord & nord-eſt; mais même cette ſortie ne peut s'exécuter que pendant les temps de grandes marées, appellées Jugeants; & ces Jugeants ne viennent que de quinzaine en quinzaine, tellement que ſi les réparations, ou autres inconvénients réſultants d'un tel mouillage, font manquer le temps du Jugeant, & cela n'arrive que trop ſouvent, on eſt forcé d'attendre quinze jours : ſi, pendant cet intervalle, le vent change, il faut eſſuyer encore de nouveaux retards avant de pouvoir, au milieu des rochers, au hazard des avaries & à très-grands frais, gagner la ſtation & le ſous-entrepôt de Mindin.

Station de Mindin, où ſont obligés de s'arrêter les bâtiments partant de Paimbeuf, ou y arrivant.

On vient de voir que ce n'eſt qu'à Mindin que les gros bâtiments achevent de prendre leur chargement, ne pouvant être chargés totalement à Paimbeuf : c'eſt également à Mindin que les gros bâtiments qui viennent du large, commencent leur déchargement, ne pouvant remonter, avec leur chargement en entier, juſqu'à Paimbeuf.

Il eſt en outre de toute notoriété, que tout bâtiment, grand ou petit, eſt obligé de s'arrêter à Mindin, par la crainte des rochers ſur leſquels ils pourroient donner pendant la nuit, & qu'ils ſont ſouvent forcés de reſter pluſieurs mois dans cette ſtation, où ils courent de nouveaux dangers, ſur-tout dans les temps de glaces.

Les bâtiments obligés, au ſortir de Mindin, de ſe reployer vers la baie de Bourgneuf pour éviter les écueils.

Les bâtiments, au ſortir de Mindin, ſont obligés, pour gagner le large & éviter les rochers, de ſe reployer vers la baie de Bourgneuf, n'étant hors des écueils qu'à la vue du pilier ſitué à l'entrée de la baie de Bourgneuf dont on a déja parlé.

Tous ces détours, ces retards, ces différentes ſtations, ces chargements & déchargements, ces frais immenſes, tous les moyens onéreux qu'on eſt obligé d'employer pour franchir le funeſte trajet de Nantes à la Mer, les naufrages, les pertes de bâtiments, cargaiſons & équipages qui déſolent le Commerce, & qui, malgré toutes les précautions miſes en uſage par le Commerce de Nantes, arrivent ſans ceſſe, tant ſur la route de Mindin à Paimbeuf, que dans les rades de Mindin & Paimbeuf même, ainſi que ſur la

Loire jusqu'à Nantes : en un mot, tout ce qui vient d'être exposé, ne démontre que trop que Nantes n'a pas communication libre avec la mer.

L'on voit qu'il faut d'un autre côté que Nantes trouve dans son heureuse position des avantages bien incroyables, puisqu'elle soutient un Commerce florissant, malgré un tel obstacle & tous ceux qui en dérivent, sur-tout en temps de guerre, ainsi qu'on aura occasion d'en parler ci-après.

Aucun Port ne réunit en même-temps autant d'avantages & d'aussi grands obstacles pour le Commerce, que celui de Nantes.

D'après l'exposé fait ci-dessus, de l'heureuse position de Nantes pour le Commerce, & de tous les obstacles qui s'opposent à sa communication avec la Mer, on peut dire très-certainement que l'on ne connoît pas de Port qui réunisse en même-temps autant d'avantages & d'aussi grands obstacles pour le Commerce.

Facilité de remédier à tant d'inconvénients, & d'user de tant d'avantages.

Le remede à tant d'inconvénients, le moyen d'user de tant d'avantages, est simple, s'il en fût jamais; il ne faut, pour le trouver, que jetter les yeux sur la carte jointe à ce Mémoire.

Port de Portnic, qui n'est qu'à 9 lieues de Nantes, & 2 lieues du large.

Canal de communication de Nantes à Portnic.

Fonderie d'Indret.

L'on vient d'observer que les bâtiments qui ont à déboucher de la Loire, sont obligés, à cause des écueils, de se reployer vers la baie de Bourgneuf, & de venir reconnoître le pilier avant que de pouvoir prendre le large. A deux lieues du pilier, & à neuf lieues de Nantes, est le Port de Portnic, dans la baie de Bourgneuf; il n'est donc question que de voir s'il y a moyen de creuser un Canal qui communique de Nantes à ce Port : or la seule inspection de la carte prouve que, loin qu'il y ait aucun obstacle, le Canal est tracé des mains de la nature, puisqu'il passeroit presqu'en ligne directe par trois ruisseaux, qui coulent depuis Indret, fameuse fonderie de canons, situé à deux lieues au-dessous de Nantes, (1) jusqu'au Port de Portnic, sans que dans les deux légers intervalles de terre ferme qui se

(1) *Nota.* Il n'y a dans le Royaume que deux Fonderies pour les canons de la Marine, & Indret est la plus considérable : la communication à la Mer par la Loire est si mauvaise, que l'on est quelquefois obligé d'envoyer les canons d'Indret à Brest par terre, & il y a plus de soixante lieues. Quelle économie & quelle liberté procureroit donc encore, à cet égard, le Canal de Portnic rendant à Indret !

trouvent entre ces trois ruiſſeaux, il y ait de montagne, ni aucun autre empêchement à l'exécution de ce Canal : pour la pente, elle eſt ſenſible, puiſqu'il eſt conſtaté que la marée, qui ne monte que de quatre pieds à Nantes, monte de quatorze pieds à Portnic ; ce qui donne plus d'un pied de pente par lieue. Pente.

Une obſervation très-importante, c'eſt qu'une des grandes difficultés qu'on rencontre dans preſque tous les Canaux, eſt, comme l'on ſait, d'aſſurer un courant ſuffiſant d'eau, & l'on n'y parvient ordinairement qu'aux dépens de quelque riviere voiſine : mais une particularité bien heureuſe du Canal en queſtion, c'eſt qu'il donnera plutôt de l'eau à la Loire, qu'il n'en tirera de ce fleuve à la faveur du flux & reflux ; bref, il ſera facile de l'entretenir entiérement des eaux de la Mer.

Rien n'eſt plus ſenſible que la vérité de cette aſſertion ; car la marée que le Canal recevra directement par Portnic, où elle remonte de quatorze pieds, aura beaucoup plus de force que les marées amorties qui pourroient entrer dans le Canal par la Loire, tant à Indret qu'à Buzay : il eſt même évident qu'elle fera en montant un refoulement dans ces différents endroits ; l'inſpection de la Carte en offre la démonſtration, & il ſera facile, à l'aide d'écluſes, d'entretenir toujours dans le Canal la quantité d'eau ſuffiſante ſans tirer rien de la Loire.

Il eſt bon d'obſerver encore en paſſant, que ce Canal étant entretenu, comme l'on voit, d'eau de Mer, les prés & terres qu'il arroſera acquerront une fécondité prodigieuſe.

Le Procès-verbal du 20 Avril dont on a déja parlé, conſtate, auſſi-bien que la Carte du pays de Retz, que ce Canal eſt déja tracé des mains de la Nature. Par ce Canal, on n'auroit que onze lieues de Nantes au pilier, au lieu de vingt-cinq par Paimbeuf ; on jouiroit d'une ſuperbe navigation, au lieu de celle qu'on vient de décrire, qui eſt la plus funeſte qu'on connoiſſe, & qui, chaque année, coute au Commerce de Nantes plus de ſix cents mille livres en pertes effectives ; ce qui eſt incalculable en matiere de

Procès-verbal des Commiſſaires du Roi, en date du 20 Avril 1786. Avantages du Canal de Portnic.

Commerce, par toutes les opérations que font manquer ces pertes, ainſi que tous les retards non moins funeſtes au Commerce, que les pertes mêmes.

Le Canal traverſant le pays de Retz, qui eſt le plus fertile de la Bretagne, & par où ſe fait le Commerce du Bas-Poitou avec Nantes, quelle ſource de proſpérité pour tous ces pays-là ?

Les vols qui ſe commettent, ſans qu'on puiſſe l'empêcher, ſur les alleges qui tranſportent les marchandiſes à Paimbeuf, à Nantes, & qui reſtent ſouvent pluſieurs mois ſur l'eau, obligés de s'arrêter de ſomme en ſomme, & de relâcher à tout moment, ces vols, que les Conducteurs couvrent ſous le prétexte du déchet des marchandiſes, ſeroient prévenus, ou infiniment diminués par le nouveau Canal ſur lequel la navigation ſe feroit tout d'une traite ; cet objet ne peut s'apprécier.

Plus que tout cela encore, la conſervation de tant d'hommes, Matelots & autres qui périſſent, ſeroit un des heureux effets de l'exécution de ce projet.

Ce n'eſt pas tout : on a obſervé que le Commerce de Nantes, qui ne peut ſe ſoutenir ſans un entrepôt, n'a pourtant dans Paimbeuf qu'un mouillage fort mauvais, très-dangereux, & qui ſe comble de jour en jour. Au lieu que Nantes acquerroit dans le Port de Portnic le meilleur entrepôt que l'on puiſſe déſirer, &, pour tout dire, auſſi avantageux, à tous égards, que le prétendu entrepôt de Paimbeuf eſt déſaſtreux.

*Entrepôt que le Commerce de Nantes acquerroit dans Portnic ; parallele de ce nouvel entrepôt, avec le mouillage de Paimbeuf.*

Portnic eſt, en tous points, l'oppoſé de Paimbeuf : on a vu que Paimbeuf eſt une alluvion ſortie (même récemment) du ſein de la Loire ; les vaſes prodigieuſes qui s'y amoncelent ſans ceſſe, & qui empêchent qu'on ne puiſſe même conſtruire des quais, juſtifient aſſez que cette alluvion eſt deſtinée par la nature à s'accroître de plus en plus en terre ferme, ce qu'aucun effort humain ne peut empêcher, & qui démontre l'impoſſibilité de conſerver même le mouillage de Paimbeuf, tout mauvais qu'il eſt, bien loin de pouvoir y faire un Port.

Au contraire, Portnic environné de rochers élevés, renferme un Port formé par la nature, & il n'y a pas jusqu'à la dénomination de ce Port où l'on ne se soit attaché à exprimer sa bonté, en l'appellant anciennement Port-Niche, tant il est vrai qu'il a toujours été reconnu dans l'antiquité, comme aujourd'hui, que ce Port est formé par la nature.

Les vaisseaux sont, dans tous les temps, en sureté à Portnic, au lieu qu'à Paimbeuf il est démontré que par certains vents, & sur-tout dans le temps des glaces, ils y sont plus en danger qu'en pleine Mer.

A Paimbeuf les chargements & déchargements se font avec la plus grande difficulté, & ne peuvent même s'y faire entiérement à l'égard des grands bâtiments.

A Portnic, au contraire, ils s'y feroient avec la plus grande facilité, & de bord à bord.

Les bâtiments ne peuvent partir de Paimbeuf que par deux vents, le nord & le nord-est, & y arriver que par le sud-ouest; au lieu que Portnic étant avantagé d'une rade, où il est prouvé que les bâtiments peuvent entrer & sortir par tous les vents, offre encore en cela un contraste frappant.

Portnic est sur la Mer, à deux lieues du large; Paimbeuf en est fort loin.

On peut, sans aucun obstacle, gagner le large partant de Portnic, ou entrer à Portnic venant du large; au lieu que c'est une entreprise très-considérable, très-longue, très-couteuse & très-périlleuse par Paimbeuf, ainsi qu'on l'a fait voir.

Si un bâtiment arrivant à Paimbeuf est surpris par les vents contraires, il est obligé de rester vers les rochers, dits le grand & le petit Charpentier, en risque de périr, ou de gagner la côte d'Espagne, au lieu qu'il peut entrer par toutes sortes de vents dans la rade de Portnic, ayant la facilité de louvoyer. Il est bon d'observer de plus, qu'il se trouve dans cette rade plusieurs excellents mouillages, outre celui de Portnic, deux entr'autres de Bourgneuf & de Noirmoutier, ou Pierre-Moine.

Rade de Portnic & ses avantages.

On voit donc qu'en effet Portnic, considéré comme Port d'entrepôt, réunit autant d'avantages, que Paimbeuf a de désavantages & d'inconvénients (1).

Avantages de Portnic, comme Port de Commerce.

Portnic, comme Port de Commerce, feroit revivre plusieurs branches de Commerce entiérement négligées ou tombées dans cette partie, notamment la pêche de la morue, pour laquelle Portnic réunit tous les avantages possibles, & le Commerce des sels qui se font à Bourgneuf & qui sont sans valeur. Bien plus, cette abondance de sels, & le voisinage du Bas-Poitou, qui fournit tant de bestiaux, mettroit dans le cas d'entreprendre par Portnic le Commerce de bœuf salé, branche si importante à l'égard des Colonies, qui pourtant n'a jamais été pratiquée en France, que de la seconde main, & par le secours des Irlandois, lesquels encore commencent à ne plus en apporter dans nos Ports, par la liberté qu'ils ont acquise d'en commercer directement avec les Isles.

Tant d'avantages locaux sont à la connoissance de tout le monde, & ils ont été déja, la plupart, constatés en forme, notamment par le Procès-verbal du 20 Avril : ce même Procès-verbal constate en même-temps que le Port de Portnic, dont le fond n'est que sable, peut être creusé sans aucune difficulté : aussi les ouvrages que MM. les Commissaires proposent au Gouvernement, tant pour l'ouverture du Canal, que pour le creusement du Port, n'excéderont pas trois millions, selon leur Procès-verbal. Les additions proposées par le Marquis de Brie-Serrant, pour

Prix auquel on fait monter l'exécution du projet relatif au Port & au Canal de Portnic.

(1) *Nota*. Il n'est pas inutile de rappeller ici ce qui a été exposé dans les précédents Mémoires : c'est que la rade de Portnic est en si bon fond, & tellement abritée de tous vents dans la partie que les prépaux couvrent, que dans cette partie connue sous le nom de mouillage de Pierre-Moine, les vaisseaux sont comme dans un Port, ainsi que cela a été prouvé par le séjour de six mois que la flotte Hollandoise y a fait, au commencement du siecle, par toutes sortes de vents. De tels avantages, joints à celui de la position de cette rade, & à la facilité d'entrer & sortir par tous vents en louvoyant, & de défendre l'entrée de cette rade à volonté par les forts indiqués, ainsi que d'y fournir abondamment toutes sortes d'approvisionnements & munitions, par la Loire & par le Canal de Fromentine, en temps de guerre comme en pleine paix, & fut-ce même en présence des flottes ennemies, ne se trouvent réunis dans aucune autre rade connue.

que

que ce Canal ſoit prolongé, au moins juſqu'à Indret, au lieu de ne paſſer que par Buzay, ainſi que pour rendre Portnic & ſa rade auſſi avantageux qu'ils doivent l'être, pourront faire monter la dépenſe à ſix millions.

On a vu ſi les avantages locaux qui viennent d'être récapitulés, laiſſent à héſiter ſur une dépenſe de ſix millions, tandis qu'il eſt reconnu, & que perſonne ne peut ſe diſſimuler, que chacun des avantages ci-deſſus expoſés, pris ſéparément, ne ſeroit pas acheté cher pour ces ſix millions.

Importance de ce projet, relativement au Commerce des Villes de la Loire.

Mais les plus grands avantages que renferme ce projet, ſont ceux dont il reſte à parler. D'abord toutes les Villes ſituées ſur la Loire, ainſi que celles ſituées ſur les rivieres qui ſe jettent dans la Loire, jouiroient, par l'exécution de ce projet, d'un débouché avantageux de leurs marchandiſes & denrées : les eaux-de-vie, les vins, les bleds, les chanvres, les fers, les étoffes, les toiles, la coutellerie & quinquaillerie, en un mot, tant d'autres articles, ( produit du ſol ou de l'induſtrie ) viendroient par la Loire & par les rivieres qui s'y jettent, fournir à Nantes une multiplicité de branches de Commerce, ſi Nantes avoit une communication libre avec la Mer.

Importance du Commerce des Villes de la Loire par Nantes.

Tous ces objets ſeroient d'autant plus importants pour Nantes, que cette Ville, ſi l'on en excepte les tuiles & la brique, n'a point de productions territoriales à exporter, ce qui eſt pourtant la premiere ſource & l'aliment du Commerce. Si l'on a été ſurpris, avec raiſon, de ce que Nantes ait pu voir fleurir ſon Commerce, malgré ſon défaut de communication libre avec la Mer, combien cette ſurpriſe doit-elle être augmentée, de voir que cette Ville manque auſſi de productions territoriales !

Les bâtiments étrangers qui apportent des marchandiſes à Nantes, n'y trouvent à exporter, pour former leurs cargaiſons de retour, que le ſuperflu des ſucres & indigo que Nantes tire de nos Iſles, & ces mêmes articles ſe trouvent auſſi abondamment à Bordeaux & dans tous nos Ports, dans leſquels les étrangers trouvent de plus qu'à Nantes bien des productions territoriales : avantage prodigieux que

Bordeaux, ainſi que les autres Ports ont, dans l'état actuel des choſes, ſur celui de Nantes. On n'a peut-être jamais vu de Ville porter ſon Commerce auſſi haut que la ville de Nantes, ſans communication libre avec la Mer & ſans productions territoriales. Quel trait de lumiere cette obſervation ſeule ne jette-t-elle pas ſur l'importante poſition de Nantes pour le Commerce ! Et à quel point le Commerce de cette Ville s'élevera-t-il, lorſque, par l'exécution du projet propoſé, Nantes jouira d'une communication libre avec la Mer, & que, par le double effet de cette communication nouvelle, cette Ville recevra intérieurement comme extérieurement d'abondantes ſources de Commerce (1) !

Toutes ces obſervations & leurs conſéquences ſont frappantes, l'exécution du moins étendu & du moins couteux des Canaux qu'on projete en France, donnant à la fois au Commerce de Nantes la clef de la Mer & celle de l'intérieur du Royaume, & rendant ainſi à cette Ville tous les avantages de la poſition unique où elle eſt ſituée, elle devient dès-lors l'entrepôt du Commerce ; & les Etrangers, que ſa poſition invite, n'en ſeront plus éloignés par les difficultés d'y arriver, & par la diſette d'articles à exporter en retour, & bientôt on verra Nantes s'élever à l'égal des deux premieres Villes de Commerce de l'Europe, de celles qui ont tant d'influence ſur la conſiſtance des Pays-Bas & de la Grande-Bretagne, comme Puiſſances maritimes.

(1) *Nota.* C'eût été le lieu de parler ici d'un autre obſtacle qni nuit beaucoup à ce que les productions des pays baignés par la Loire, ne deſcendent à Nantes ; c'eſt la quantité des droits connus ſous le nom de Trepas de Loire, établis principalement à l'entrée de la Bretagne, dans des temps où cette Province n'étoit pas à la France, & où le Commerce n'étoit point en vigueur. Ces droits, en même temps qu'ils s'oppoſent au Commerce des Villes de la Loire avec Nantes, privent cette Ville de ce qui lui tiendroit lieu de productions territoriales, & alimenteroit ſon Commerce avec l'Etranger. La ſuppreſſion de ces droits importe donc infiniment. Le Prince à qui ils appartiennent, n'a aucun intérêt à s'y oppoſer, puiſqu'indépendamment de l'indemnité qui lui ſeroit due, ſon apanage en ſeroit infiniment vivifié, par les débouchés avantageux dont le pays jouiroit : mais il paroît que les vœux des peuples ne tarderont pas à être accomplis à cet égard, d'après les vues que le Monarque a manifeſtées.

Après avoir démontré que le projet en question donne à la France une Ville de Commerce du premier ordre, avantage sans lequel la France ne peut porter son Commerce au point où il doit être, nous avons à faire voir en second lieu que ce même projet réunit aussi tous les avantages possibles pour le protéger pleinement en temps de guerre.

Avantages multipliés que l'exécution de ce projet offre pour la protection du Commerce en tous genres.

En décrivant l'heureuse position de Nantes pour le Commerce, on a observé que les bâtiments qui abordent dans tous les Ports de France sur l'Océan, c'est-à-dire, depuis Brest jusqu'à la côte d'Espagne, sont obligés de venir se rendre devant Nantes pour prendre attérage : une particularité de cette espece ne peut pas être indifférente; il faut qu'elle soit infiniment utile, ou infiniment nuisible à la France. Jusqu'à présent elle ne nous a été que nuisible, jusqu'à présent il n'y a que les ennemis qui en aient profité; il leur suffit de savoir qu'à la hauteur de Belle-Isle devant Nantes, il passe, indépendamment des bâtiments de Nantes, tous ceux de Bordeaux, de la Rochelle & autres Ports de France sur l'Océan, pour que, dès-lors, ce soit là le point vers lequel ils dirigent leurs coups; par conséquent, si ces parages sont sans défenses, tout le commerce de France sur l'Océan leur est livré : aussi est-il notoire que dans la derniere guerre, comme dans les précédentes, les plus grandes pertes qu'ait essuyées le Commerce, ont été opérées vers Belle-Isle par de simples petits Corsaires de Jersey & Guernesey; ces Corsaires ont cependant cent quatre-vingt lieues de côtes de Bretagne à contourner, avant que d'arriver dans ces parages, dans lesquels encore ils n'ont aucun refuge à espérer en cas de poursuite; mais ce qui fonde leur audace & leur sécurité, c'est qu'ils savent qu'ils n'ont point à craindre d'être poursuivis, par rapport à toutes les peines qu'on a à sortir de la Loire. Bien plus, cette prodigieuse difficulté de déboucher de la Loire, donne beau jeu à ces Corsaires ennemis pour prendre leur hauteur, & attendre, à point nommé, les bâtiments, & pour les surprendre à la faveur des écueils,

Echecs portés au Commerce sur ces côtes par les Corsaires de Jersey & de Guernesey.

bien plus faciles à éviter à ces petits bâtiments Corsaires qu'aux gros navires marchands ; ces mêmes écueils empêchent encore qu'on ne puisse y établir une croisiere pour la protection du Commerce ; la croisiere la plus proche que le Gouvernement ait pu établir dans la derniere guerre, a été celle de Belle-Isle au Croisic, & elle n'a pas empêché que les Corsaires ne vinssent prendre les vaisseaux marchands à l'embouchure de la Loire, à la vue de Mindin & de la frégate stationnée : il faut donc absolument un Port sur la côte pour défendre des parages si importants.

Impossibilité d'établir à l'embouchure de la Loire aucune croisiere pour la protection du Commerce en temps de guerre.

Le Port de Portnic, avec son excellente rade, rempliroit encore cet objet : les armements en Corsaires qui s'y feroient, & les frégates ou corvettes que le Gouvernement & le Commerce ne manqueroient pas d'y entretenir, seroient dans ce Port à portée, au moindre signal, de se mettre en Mer pour la poursuite des Corsaires ennemis, d'autant plus facilement, que l'on peut sortir de la rade de Portnic ainsi qu'y entrer par tous les vents ; avantage que n'offre aucune rade en France, qui est le plus précieux qu'on puisse trouver, relativement à ce genre de destination, & qui enfin, joint aux autres avantages de cette rade, la rendroit, au moyen de quelques travaux, la meilleure rade de refuge que l'on connoisse.

Facilité d'établir une croisiere à Portnic, indépendamment des armements en Corsaires qui se feroient dans ce Port.

La rade de Portnic propre à devenir la meilleure rade de refuge que l'on connoisse.

Par une suite des mêmes raisons exposées ci-dessus, il n'est pas étonnant que ce soit dans ces mêmes parages & aux environs, que les escadres ennemies aient principalement porté leurs coups. La prise de Belle-Isle, la retraite dans la Vilaine, le blocus de Rochefort, celui de l'Orient, la surprise de l'escadre & du convoi marchand, qui ouvrit la funeste campagne de 1781, tant d'autres fâcheux événements qui déconcertant, dès le principe, les vues du Gouvernement pour les grandes opérations, & assurant au loin les succès les plus importants à l'ennemi, ont eu tant d'influence sur les malheurs des dernieres guerres, tous ces événements, disons-nous, sont arrivés dans ces parages ou aux environs, d'autant plus nécessairement, qu'étant au centre des opérations premieres & préparatoires de chaque

Echecs portés à la France sur ces côtes par les escadres ennemies, par suite des mêmes causes exposées ci-dessus.

campagne, & la fin où elles ſe terminent, ils ſont, malgré cela, dénués de toute défenſe.

Le Port de Rochefort ſe comble, ſans qu'il y ait eſpoir de le ſauver. Breſt eſt le ſeul Port conſidérable qu'ait la Marine royale dans le golfe de Gaſcogne, c'eſt-à-dire, ſur près de trois cents lieues de côtes. Breſt, jetté à l'extrémité du promontoire de Bretagne, eſt iſolé de tout, de la Capitale dont il a à recevoir l'impulſion, des grandes Villes de Commerce dont il doit protéger les opérations, de l'intérieur même de la Province avec laquelle il ne communique pas aucunes rivieres, & dont il ne peut gueres recevoir que par la mer des approviſionnements qui ſont ſouvent la proie des ennemis, ou qu'ils empêchent d'y arriver; de ſorte qu'on a vu plus d'une fois, par l'effet d'une ſimple ſtation des ennemis devant Breſt, les eſcadres de Breſt manquer d'approviſionnement, & les opérations d'une compagne avortées (1).

Cependant Breſt n'eſt pas fait pour n'être qu'un magnifique réſervoir de vaiſſeaux; mais pour qu'il acquiere le dégré d'utilité qu'il doit avoir, il lui faut la correſpondance d'un autre Port à ſa portée, qui réuniſſe les avantages dont il eſt privé, & tel que ſeroit Portnic par les avantages particuliers de ſon Port & par ceux de ſa rade, ainſi qu'il réſulte de tout ce qui a été expoſé ci-deſſus, & dans les précédents Mémoires du Marquis de Brie.

Correſpondance importante à établir entre Portnic & Breſt.

En effet, puiſque la rade de Portnic ou baie de Bourgneuf renferme entr'autres mouillages celui de Pierre-Moine, en ſi bon fond & tellement abritée de tous vents, que lors de la priſe de Noirmoutier par les Hollandois, ce mouillage a ſervi de Port à toute la flotte Hollandoiſe pendant plus

---

(1) *Nota.* On ſait que le goulet de Breſt, ſi favorable à la ſureté de la rade, eſt, d'un autre côté, très-contraire aux expéditions céleres qu'exige la protection habituelle du Commerce. Combien a-t-on vu de convois raſſemblés à l'embouchure de la Loire, être obligés d'attendre que l'eſcorte ſortie, après bien des retards, de ce goulet, ait fait un long trajet pour venir les prendre, & ne remettre à la voile, ſouvent que pour tomber dans quelque eſcadre ennemie, bien avertie de leurs marches à la faveur de ces retardements & de ces opérations préliminaires?

de six mois, & par toutes sortes de vents, puisque l'entrée de la rade offre une passe assez large pour qu'on puisse, en louvoyant, entrer & sortir par tous vents, puisque, malgré cette ouverture spacieuse, l'entrée de la rade peut être puissamment défendue par le moyen des deux forts des Prépaux & de Quérouard, tout comme l'intérieur le seroit surabondamment par ceux de Pierre-Moine & de la Basse-Notre-Dame, puisque toutes les forces des ennemis qui seroient devant cette rade, n'empêcheroient pas que les provisions y arrivassent en abondance de l'intérieur du Royaume par la Loire, & des côtes du Poitou par le passage de Fromentine, débouché précieux à tous égards pour les petits bâtiments, & sur lesquels les ennemis ne sauroient avoir de prise, puisqu'enfin tous ces avantages qui sont de notoriété publique, & dont aucune autre rade ne réunit l'assemblage, deviennent encore bien plus précieux étant réunis à un Port qui est au centre du Commerce & de la Marine Royale, ainsi que sous l'attérage général des côtes de France sur l'Océan; n'est-il pas de toute évidence que le Port & la rade de Portnic, en y faisant les travaux proposés, & qui sont rapportés sur la Carte qu'on joint au présent Mémoire, seroient, par le concours de tant d'avantages, en état de faciliter extrémement, & d'assurer, en temps de guerre, les vues du Gouvernement, soit pour la protection du Commerce, soit pour la jonction des escadres royales & des convois marchands, soit enfin pour leur retraite? il s'établiroit dès-lors entre Brest & Portnic une relation importante sous toutes sortes d'aspects.

Les escadres de Brest destinées à convoyer des flottes marchandes, pourroient venir les chercher ou les attendre dans le Port de Portnic; elles y seroient par toutes sortes de vents aussi en sureté que dans le Port de Brest même; elles n'y manqueroient en aucuns temps d'aucuns approvisionnements, y trouveroient même ceux qu'on n'auroit pas pu faire parvenir à Brest, & joint à l'avantage de les avoir pour la plupart à meilleur marché qu'à Brest, puisque Brest

Facilités & économie relative

tire de Nantes les articles les plus eſſentiels de ſes approviſionnements & armements ; nos eſcadres aſſurées de trouver dans le Port même où ſeroit le point de ralliement, autant de ſureté que dans le Port de Breſt, & plus de facilité & d'économie pour les approviſionnements, article ſi eſſentiel pour les opérations préparatoires, ne ſeroient plus expoſées à languir dans une inactivité ſouvent auſſi nuiſible qu'une défaite.

aux approviſionnements des détachements de Breſt à Portnic.

Une correſpondance ſi heureuſe entre Breſt & Portnic, augmenteroit infiniment l'importance de Breſt même; cette nouvelle liaiſon entre l'action de la Marine royale & l'action de la Marine marchande, feroit que l'une rempliroit avec tout le ſuccès déſirable ſa deſtination de protéger, & l'autre celle d'alimenter : ces parages ne ſeroient plus expoſés aux déſaſtres multipliés qui n'ont jamais manqué d'y arriver dans les précédentes guerres, & qui ont ſi ſouvent arrêté dans leur principe les projets formés par la ſageſſe du Gouvernement.

Enfin, mettre les parages en queſtion en état de défenſe, c'eſt aſſurer à la France le développement de toutes ſes forces, dont l'ennemi n'a eu juſqu'ici, comme on le voit, qu'une partie à combattre; c'eſt ôter aux ennemis la facilité de venir ſe renforcer ſur nos côtes des armements que nous préparions contr'eux ; c'eſt donc diminuer les forces effectives de l'ennemi, augmenter les nôtres; c'eſt, en un mot, doubler la puiſſance maritime de l'Empire François.

Nous avons fait voir que l'exécution du projet en queſtion procure au Commerce de France ce qui lui manque, une Ville commerçante du premier ordre.

Nous avons fait voir en ſecond lieu, que ce même projet réunit auſſi tous les avantages poſſibles pour la protection du Commerce en temps de guerre, & pour la liaiſon intime qui doit ſubſiſter entre l'action du Gouvernement, l'action du Commerce, & l'action de la Marine royale.

Il reſte à démontrer que ce projet, ſi important pour

Néceſſité indiſ-

pensable de l'exécution de ce projet pour la Province de Bretagne, & pour la ville de Nantes en particulier.

l'Etat, est en outre d'une nécessité indispensable pour la Province de Bretagne entiere, comme pour la ville de Nantes.

On sait que l'immense Province de Bretagne, autrefois couverte de forêts, est actuellement couverte de landes: il a été justifié, il y a quelques années, qu'il y avoit les deux tiers de la superficie de la Bretagne en landes, & ce qui a été défriché depuis n'est pas bien considérable, malgré les encouragements donnés par le Gouvernement, & malgré la misere extrême où le peuple languit, par une suite nécessaire de ce défaut d'agriculture.

Mais, d'un autre côté, l'exemple des Canaux qui sont entrepris avec succès dans plusieurs parties de la France, a fait impression sur les esprits en Bretagne. On y a conçu l'espoir de tirer l'intérieur de la Province de la misere, en y faisant refluer, par la navigation, les richesses des Ports de Mer; en conséquence, les Etats ont entrepris de creuser la Vilaine, de la rendre navigable dans tout son cours, & de la réunir par un Canal à la Rance, par un autre à l'Edre, & par un autre à la Mayenne; on a même parlé d'un autre Canal qui rendît à Brest.

Canaux entrepris à grands frais pour traverser les landes de Bretagne, devenus inutiles sans le Commerce.

Or on demande à quoi serviroient ces Canaux qu'on veut ouvrir, à l'effet de répandre dans l'intérieur de la Province les richesses du Commerce maritime, si ce Commerce venoit à décliner: n'importe-t-il pas avant tout, & pour ne pas manquer le but qu'on se propose, de s'occuper des moyens de prévenir le déclin du Commerce?

Dépérissement successif de la navigation de Nantes par Paimbeuf.

On sait assez que la majeure partie du Commerce de Bretagne existe dans celui de Nantes, on y répond. On sait de même que l'embouchure de la Loire devient journellement de plus en plus dangereuse, moins navigable, & se comble: ceci est de toute notoriété, & est de plus consigné dans le Procès-verbal du 20 Avril 1786. D'un autre côté, il n'est pas moins notoire que le Commerce se fait sur des bâtiments plus grands que jamais: il est facile de voir les progrès successifs de cette nouvelle cause; autrefois les bâtiments chargeoient à Nantes, depuis il a fallu qu'ils chargeassent au Pélerin, enfin il a fallu descendre jusqu'à Paimbeuf pour le chargement

gement des bâtiments ; & aujourd'hui les grands bâtiments ne peuvent achever leur chargement qu'à Mindin, passé lequel il ne se trouve plus que les rochers & la Mer.

Partant de ces points de notoriété, on voit que la Loire se comblant de plus en plus, & devenant journellement moins praticable, tandis que d'un autre côté la grandeur des bâtiments de Commerce s'accroît tous les jours, il ne sera plus enfin possible à Nantes de soutenir son Commerce & son fret au taux des autres Ports du Royaume, & que par conséquent son Commerce ne pourra manquer d'aller en déclinant, si l'on ne parvient pas à donner à Nantes une communication libre avec la Mer. On a déja fait voir que la chose est impossible par la Loire, & cela est d'ailleurs plus que prouvé par l'état de cette riviere, & par toutes les tentatives inutiles & dispendieuses qu'on a déja faites pour diminuer les obstacles qui s'opposent à la navigation : il est donc démontré que le Canal de Portnic, qui peut seul donner à Nantes une communication libre avec la Mer, est nécessaire pour Nantes, dont le Commerce tombe sans ce Canal, & pour la Bretagne, dont les Etats, dans la vue de tirer le peuple de la misere par la communication de l'intérieur avec les Ports de Mer, ont projetté pour communiquer de toutes parts avec la ville de Nantes, point central du Commerce, des Canaux qui traverseront la Province d'un bout à l'autre, & qui, par la suite, pourront être d'une utilité d'autant plus grande, que sans doute ils ameneront enfin le défrichement total du sol de la Bretagne.

Carte contenant trois plans, dont l'ensemble offre à l'œil le tableau le plus complet qui se puisse, des avantages que ce projet renferme.

Le Marquis de Brie, non content d'avoir présenté au Gouvernement, avec son Mémoire ampliatif, une Carte contenant le plan du Port & rade de Portnic, ainsi que les travaux jugés nécessaires par MM. les Commissaires, & les additions que le Marquis de Brie a proposé d'y ajouter dans des points de vue plus étendus, a fait en outre depuis lever le plan du terrein que le Canal doit parcourir, soit qu'il passe par Buzay, soit qu'il passe par Indret, & a fait rapporter ce plan sur la Carte du

Pays de Retz avec le plan particulier du Port, & tous les ouvrages relatifs à ſon projet (1).

Cette Carte offrant en même-temps le cours de la Loire, depuis Nantes juſqu'à la Mer, on y diſtingue Paimbeuf; on y voit que les marchandiſes venant de Nantes pour aller gagner le large au pilier, ont, par la route de Paimbeuf, le double de chemin qu'ils auroient par Portnic, que la Carte fait voir à deux lieues du pilier, ainſi qu'on l'a dit; on y voit auſſi partie des bancs de ſable & des rochers qui rendent la route de Nantes par Paimbeuf preſqu'impraticable, au lieu que par Portnic, on voit qu'on n'a à craindre, ni rochers, ni bancs de ſable.

Ainſi la ſeule inſpection de cette Carte ſuffit pour voir qu'en effet les marchandiſes de Nantes, après avoir fait, par le détour de Paimbeuf, vingt-cinq lieues au milieu des bancs de ſable & des rochers, avoir été par ſuite de l'engorgement cauſé par les bancs de ſable, obligés de s'arrêter en pluſieurs ſtations pour les chargements & déchargements, y avoir ſouvent éprouvé des retards conſidérables à attendre le bon vent & les groſſes eaux, avoir eſſuyé tant dans ces ſtations, que dans tous le cours de la route, une infinité d'avaries de toute eſpece; l'on voit, diſons-nous, que ces marchandiſes, ou plutôt celles de ces marchandiſes qui ont eu le bonheur d'échapper à tant d'écueils, & qui, en un mot, on déja fait, avant d'arriver devant le pilier, un voyage ſouvent d'auſſi longue durée, auſſi couteux, plus fatigant & plus périlleux que celui de Saint-Dominque (2), ne ſe trouvent

---

(1) Le petit Canal de Machecoul, propoſé auſſi au Gouvernement par le Marquis de Brie, ſe voit également ſur la Carte tracé en bleu; l'importance de ce Canal par rapport à la Ville de Machecoul, au pays des environs, & au commerce intérieur du Bas-Poitou avec Nantes dont Machecoul eſt l'entrepôt, ſeroit infiniment augmentée, à tous égards, par l'exécution du Canal de Portnic: c'eſt ce que l'inſpection ſeule de la Carte fait aſſez connoître, ſans alonger ce Mémoire de nouveaux détails à ce ſujet.

(2) *Nota.* Combien de fois n'a-t-on pas vu des bâtiments partant de Portnic, faire leur voyage, allée & retour, avanr que des bâtiments déja ſortis de Paimbeuf, aient pu ſeulement gagner le large, comme auſſi avant que des bâtiments venns du large, & déja arrivés aux Charpentiers ou à Mindin, aient pu entrer en Loire pour gagner Paimbeuf? De tels faits qui ſont de toute notoriété, ne

encore qu'à environ onze lieues de Nantes, c'eſt-à-dire, au point où elles arriveront à peu de frais, & ſans aucun retardement, ni danger par le Canal de Portnic.

A cette Carte eſt jointe une Carte en petit, où l'on voit Nantes avec ſes différentes communications aux trois Mers, à l'intérieur du Royaume & à la Capitale, ainſi que ſa poſition au centre de la Marine royale & de la Marine marchande, & ſous Belle-Iſle, attérage général des côtes de France ſur l'Océan.

Ainſi cet enſemble offre à l'œil le tableau le plus complet qui ſe puiſſe, des avantages que renferme le projet que le Marquis de Brie préſente au Gouvernement.

## *RÉSUMÉ.*

Il eſt complétement prouvé, qu'indépendamment des avantages locaux attachés à l'exécution de ce projet, & qui ſont, comme on l'a vu, multipliés à l'infini, la ville de Nantes acquérant, par l'exécution de ce projet, une communication libre avec la Mer, jouira de tous les avantages de ſa poſition, qui l'appelle à devenir le chef-lieu du Commerce françois.

La France, ſi heureuſement ſituée pour le Commerce, ne ſera plus la ſeule des Puiſſances maritimes qui n'ait que des Villes de Commerce du ſecond ordre.

Les Canaux que les Etats de Bretagne ont projeté d'ouvrir à ſi grands frais, pour communiquer d'un bout à l'autre de la Province avec la ville de Nantes, ne pourroient acquérir, ſans l'exécution de ce projet, le dégré d'utilité qu'on s'en eſt promis.

Les avantages du Canal de Machecoul, ſi intéreſſant par lui-même, ſe multiplieront encore par l'exécution de ce projet.

Bien plus, ſans le Canal de Portnic, il eſt de toute impoſſibilité que le Commerce de Nantes ſe ſoutienne même

---

ſuffiroient-ils pas ſeuls pour offrir une preuve frappante de l'importance du projet en queſtion ?

au point où il eſt : tout cela eſt manifeſte & notoire.

Enfin la communication de Nantes, ( c'eſt-à-dire, du point central du Commerce ) à la Mer par Portnic ; la défenſe que le Commerce de l'Océan acquerra ſur les côtes contre les Corſaires par le Port de Portnic ; la correſpondance de ce même Port, notamment avec celui de Breſt, pour une protection plus étendue, relativement à des opérations ſouvent les plus importantes ; la communication intérieure de Nantes avec la Capitale ; tout cet accord établira déſormais une liaiſon intime & conſtante entre l'action du Gouvernement, l'action du Commerce & celle de la Marine ; avantage précieux dont jouiſſent plus facilement les autres Puiſſances maritimes, ayant des côtes moins étendues, des Ports plus rapprochés, voyant même preſque toutes dans leur Capitale le chef-lieu de leur Commerce, avantage, en un mot, ſans lequel il faut à la France toute ſa conſiſtance naturelle, pour ne pas voir ſon commerce abſorbé par les autres Puiſſances maritimes, & avec lequel elle doit porter ſon Commerce plus haut qu'elles toutes, attendu ſa poſition, ſa richeſſe territoriale & ſa conſiſtance prépondérante.

*Etat actuel du projet du Marquis de Brie, concernant le Port de Portnic, & la communication navigable qu'il a entrepris d'établir dudit Portnic à Nantes.*

Ce projet ſe diviſe en deux parties très-diſtinctes.

Premiérement, le creuſement & agrandiſſement des Port, Baſſin & Canal de Portnic, adoptés par les Commiſſaires députés à la demande du Marquis de Brie par le Gouvernement, pour l'examen de ſon projet.

Secondement, la conſtruction de jettées, forts & autres ouvrages propoſés additionnellement par le Marquis de Brie dans ſon précédent Mémoire.

MM. les Commiſſaires, dans leur Procès-verbal du 20 Avril, conſtatent les avantages conſidérables qui réſultent de la ſimple exécution des ouvrages qu'ils adoptent, & le Marquis de Brie a prouvé, dans ſon Mémoire ampliatif, *les*

avantages plus grands encore & ineſtimables que l'Etat peut retirer de l'exécution de ſon plan en totalité. Il a obſervé de plus qu'aucune des deux parties de ce plan n'exclut l'autre & n'y préjudicie ; & qu'en ſe bornant même pour le moment à l'exécution de la premiere partie, cela ſuffiroit pour réaliſer dès-à-préſent les avantages infinis relatifs à Portnic, au pays de Retz, & pour procurer une communication libre de Nantes à la. Mer, ainſi qu'un Entrepôt précieux & un Port de refuge pour le Commerce de Nantes. MM. les Commiſſaires ne font pas monter la dépenſe de cet objet à trois millions.

Ce n'eſt pas tout : comme il n'y a aucun Navigateur qui ne préférât payer une rétribution pour n'avoir qu'onze lieues, à faire au lieu de vingt-cinq, pour jouir d'une ſuperbe navigation, au lieu d'une déteſtable, pour n'avoir à employer dans ce trajet que des jours au lieu de mois ou d'années, enfin pour éviter à la fois frais, retards, pertes, naufrages & avaries de toute eſpece, & que le ſimple creuſement du Port & Canal de Portnic, & les autres travaux adoptés par MM. les Commiſſaires, offrent au Commerce ces précieux avantages, le Marquis de Brie a propoſé au Gouvernement d'entreprendre cette opération, ſoit par le moyen d'une Compagnie, ſoit autrement, ne demandant pour remplacement & indemnité des fonds & avances néceſſaires à cette entrepriſe, que la rétribution que paieront les Navigateurs qui préféreront de paſſer par cette nouvelle route.

Comme la quotité de cette rétribution ne peut être fixée que d'après les tracés, nivellements, toiſés, calculs de fouilles, arpentages, eſtimations de terreins, plans, devis, & autres opérations très-conſidérables, très-diſpendieuſes, & auxquelles le Marquis de Brie ne peut ſe livrer, non plus qu'arrêter aucun traité définitif avec ſes coopérateurs, ſans avoir obtenu le privilege qu'il demande, & qui doit précéder toute autre opération, d'autant plus néceſſairement que c'eſt le ſeul moyen d'éviter les inconvénients qu'on a vu trop ſouvent dans de ſemblables entrepriſes, réſulter de fixations faites prématurément, & ſur de ſimples apperçus, il a déclaré

ne demander, quant à présent, que le nu-privilege, sauf à articuler la quotité des droits dès qu'il aura pu, en conséquence de ce privilege, se livrer aux opérations nécessaires pour la déterminer.

Le Gouvernement ayant jugé à propos, avant de faire droit sur les requêtes du Marquis de Brie, de savoir si la Province de Bretagne seroit disposée, malgré ses entreprises considérables en Canaux, à se charger de l'exécution de ce projet, la proposition en a été faite de la part du Roi à la derniere tenue des Etats, par M. le Comte de Montmorin, lors Commissaire du Roi aux Etats deBretagne. La Province venoit de suspendre tout nouvellement, faute de fonds, l'exécution d'une partie des Canaux qu'elle a entrepris; il ne lui eût pas été possible de se jetter dans cette nouvelle dépense, quand même il n'y eût eu personne de contraire à ce projet; mais comme les avantages exposés au Gouvernement par le Marquis de Brie gissent en faits, & sont de toute notoriété, ses Mémoires n'ont pu être contredits, malgré tous les efforts de ceux qui regardant ce projet comme préjudiciable à leurs vues, ou à leurs intérêts particuliers, s'y montrent absolument opposés.

Bacs & Diligences sur le Canal laissés à la décision du Gouvernement.

Le Marquis de Brie avoit accessoirement demandé le privilege d'établir, pour l'utilité publique, des bacs sur le Canal dans l'intervalle des Ponts, ainsi que des diligences dans l'étendue & la prolongation de ce Canal, & d'y percevoir en indemnité des droits tels qu'ils seroient établis par Sa Majesté.

Voilà la seule chose sur laquelle les antagonistes du projet aient cru pouvoir s'arrêter, & il a été inséré dans la délibération des Etats *que les Députés desdits Etats s'opposeroient à l'établissement de ces droits sur le Canal.*

Le Marquis de Brie est tout comme auparavant dans la persuasion que ces établissements de bacs & diligences seroient fort utiles au Public; mais puisque cela est vu autrement, il renonce aux offres qu'il avoit faites à cet égard, sauf au Gouvernement à décider ce qu'il verra bon être.

Auſſi doit-il croire, après cette renonciation, qu'il n'a plus aucune oppoſition à appréhender.

Si les Etats ont regardé les bacs ſur le Canal comme un acceſſoire peu utile à ce projet, à cauſe qu'il y aura des ponts de diſtance en diſtance, l'expérience fera connoître ſi des bacs ne ſeront pas auſſi utiles ſur ce nouveau Canal, que ſur ceux actuellement exiſtants en France.

Mais aucun nuage n'ayant pu obſcurcir la lumiere répandue de toutes parts ſur le projet du Marquis de Brie, l'importance de ce projet n'a été, ni pu être attaquée par perſonne.

Pour ce qui eſt des droits qui doivent indemniſer des fonds néceſſaires à cette entrepriſe, il ne s'eſt trouvé non plus qui que ce ſoit qui n'ait ſenti que la maniere la plus juſte d'établir ces droits, la ſeule qui ne ſoit onéreuſe à perſonne, eſt d'établir une rétribution ſur tous les navires qui paſſeront par Portnic ; car ce n'eſt que volontairement par préférence & parce qu'ils y trouveront leur avantage, que les navires prendront cette nouvelle route au lieu de l'ancienne.

Nul Membre des Etats n'a pu ſe diſſimuler que dès-lors que le Navigateur dépenſera infiniment moins, en payant une rétribution par Portnic, qu'en n'en payant pas par Paimbeuf; la rétribution qu'il s'agit d'établir, ne peut être regardée comme une nouvelle charge ſur la navigation, mais comme un ſimple reliquat de celle actuellement exiſtante, indépendamment de tant d'autres avantages qui réſultent, comme on l'a déja obſervé, de l'exécution de cette entrepriſe.

Or la rétribution ſur les navires qui préféreront de paſſer par Portnic, n'étant onéreuſe à qui que ce ſoit, puiſqu'elle ne tombe que ſur ceux pour qui elle n'eſt pas une charge, mais ſeulement un foible reliquat de leurs charges actuelles ; on a donc raiſon de dire que cette forme eſt la plus juſte que l'on puiſſe choiſir, pour faire les fonds en queſtion.

Qu'arriveroit-il ſi l'on prenoit tout autre parti ; ſi, par exemple, c'étoit le Gouvernement qui fournît les fonds néceſſaires ? Il arriveroit que ce ſeroient ceux qui bénéficieroient le moins de l'exécution de ce projet qui y contribue-

roient le plus, puiſque dans les fonds dont le Gouvernement a le maniement, la Bretagne fournit moins à proportion que les autres Provinces.

Les travaux que le Marquis de Brie indique pour rendre la rade de Portnic défenſable à l'ennemi & utile à la Marine royale ; ces travaux, comme ceux de ce genre, qui ont une utilité générale ſans une utilité particuliere, diſtinctement applicable à une portion de Citoyens plutôt qu'aux autres ; de tels travaux ſans doute doivent être pris ſur les contributions générales, par conſéquent ſur les fonds du Gouvernement ; mais des travaux tels que le creuſement du Port & du Canal de Portnic, qui, outre leur utilité générale, procureront des avantages qui ſont particuliers à un ordre de Citoyens, & dont ces Citoyens jouiront diſtinctement & privativement à tous autres ; de tels travaux ne peuvent équitablement être pris ſur les contributions générales : ceux-là ſeuls doivent payer la rétribution, qui ont un intérêt particulier & diſtingué de l'intérêt général ; & à plus forte raiſon dans le cas préſent, où (on le répete) les Navigateurs n'auront jamais rien à payer, qu'autant qu'ils préféreront de prendre ce parti à celui de ſupporter des frais infiniment plus grands, & de s'expoſer à tous les inconvénients de la grande route de Paimbeuf.

Des vérités ſi frappantes n'ayant pu manquer d'être ſenties par l'Aſſemblée des Etats de Bretagne, il n'eſt pas étonnant qu'il n'y ait pas eu d'autre oppoſition aux différentes demandes que le Marquis de Brie a faites au Gouvernement, que celles qui concernent les droits particuliers ſur le Canal : le Marquis de Brie renonce à l'établiſſement de ces droits & de ces bacs ; quelle nouvelle oppoſition, quelle nouvelle entrave, à l'exécution de ſon projet, pourroit-il appréhender ?

Les Etats conſultés ont parlé ; les antagoniſtes du projet y ont fait entendre leurs voix ; la vérité n'en triomphe pas moins, elle n'en frappe pas moins tous les eſprits : jamais entrepriſe n'a été plus éprouvée, jamais l'importance d'aucun projet n'a été plus généralement reconnue.

*CONCLUSIONS.*

# CONCLUSIONS.

L'AFFAIRE étant donc pleinement en état de recevoir une décision, le Marquis de Brie, pour conclure, PREND ACTE, premiérement, de ce que son projet, après avoir été vérifié par les Commissaires Députés par le Gouvernement à cet effet, avoir été examiné dans plusieurs Départements, avoir été approuvé par le Gouvernement qui a fait proposer aux Etats de Bretagne d'en entreprendre l'exécution aux frais de la Province, avoir été à cet effet communiqué à l'Assemblée desdits Etats, où se trouvoient réunis ceux qui, soit par des intérêts particuliers, soit par d'autres motifs, y sont le plus opposés, n'a, malgré cela, éprouvé nulle contradiction dans tous les exposés qu'il renferme, ce qui est le témoignage le plus assuré qui se puisse de la vérité des faits exposés par le Marquis de Brie, puisque, s'il en étoit autrement, les Etats consultés par le Gouvernement, sur un projet aussi important, eussent avec raison regardé comme de leur devoir le plus strict, d'éclairer le Souverain sur les irrégularités, inexactitudes & inconvénients que ce projet eût pu renfermer.

Il prend acte, en second lieu, de ce qu'ayant demandé au Gouvernement de l'autoriser, en considération de cette entreprise, premiérement, à acheter des particuliers, soit à l'amiable, soit à dire d'Experts, les terreins nécessaires pour l'agrandissement du Port & du Bassin de Portnic, ainsi que du Canal de Haute-Perche; secondement, de lever pour indemnité de ses frais, une rétribution sur tous les navires marchands & autres bâtiments entrants & sortants desdits Port & Canal; troisiémement, d'en lever un autre sur le Canal même par rapport aux bacs & diligences qu'il se proposoit d'y établir pour l'utilité publique, les Etats ne se sont opposés à aucune autre de ces demandes qu'à celle qui est relative aux droits particuliers du Canal, ce qui offre l'assentement le moins équivoque de la part desdits Etats, eu égard aux autres demandes du Marquis de Brie.

En conséquence le Marquis de Brie, en interprétant, en

tant que de besoin, ses précédentes conclusions, supplie SA MAJESTÉ qu'il lui plaise, d'après les examens, Procès-verbaux & les approbations multipliées de la part du Gouvernement, relativement au projet que le Marquis de Brie a conçu de faire creuser & agandir son Port de Portnic & Canal d'Haute-Perche, se réunissant audit Portnic, ainsi que de faire, pour le service de ce Port, un bassin dans l'emplacement de son jardin de Portnic, dit le Jardin de Retz : SA MAJESTÉ y ayant égard, ainsi qu'aux différents Mémoires, Plans & Requêtes du Marquis de Brie ; ayant également, SA MAJESTÉ, égard aux vœux des habitants du pays de Retz, & autres vassaux du Marquis de Brie, touchant l'exécution de ce projet, & qu'ils ont manifestés par plusieurs délibérations, mises à différentes fois sous les yeux du Gouvernement par le Marquis de Brie, & notamment la derniere délibération des habitants de Portnic, en date du 15 Octobre 1786, dont l'extrait sera ajouté à la suite de ce Mémoire;

Au vœu général de la ville de Nantes, manifesté authentiquement par le Corps Municipal de cette Ville, ainsi qu'il résulte de la délibération de ce Corps, du 19 Mai 1787;

A l'avis des Maire & Echevins de la ville de Saumur, du 12 Juin 1787;

Du Maire de la ville de Tours, du 16 Juillet 1787;

Des Maire & Echevins de la ville d'Orléans, du 18 Juillet 1787;

Des Maire & Echevins de la ville de Blois, du 4 Août 1787;

Du Maire de la ville de Nevers;

Des Maire & Echevins de la ville de Bordeaux, du 15 Décembre 1787;

Du Corps des Négociants de la ville de Laval, du mois de Janvier 1788;

De l'Académie Royale des Sciences & Belles-Lettres d'Angers, du 31 Mars 1788; toutes lesquelles pieces sont transcrites à la fin de ce Mémoire;

Supplie, par toutes ces considérations, le Marquis de

Brie, Sa Majesté, qu'il lui plaiſe, (à l'effet de le mettre en état d'exécuter l'entrepriſe qu'il a formée de creuſer & agrandir le Port de Portnic, dépendant de ſon Duché de Retz, de creuſer pour le ſervice de ce Port un baſſin dans l'emplacement de ſon jardin de Retz, attenant audit Port, & d'établir une communication navigable entre ledit Port & la ville de Nantes par le Canal de Haute-Perche, qui ſe réunit audit Portnic : trois points, dont la facilité ainſi que l'importance pour le pays de Retz, le Commerce de Nantes & l'Etat en général, ſont conſtatés en forme par le Procès-verbal, dreſſé le 20 Avril 1786 par MM. les Commiſſaires, nommés à cet effet par le Gouvernement, à la requête du Marquis de Brie) l'autoriſer à acheter tous les terreins néceſſaires, tant pour l'agrandiſſement dudit Port ou dudit baſſin, que pour l'élargiſſement dudit Canal de Haute-Perche, & pour ſa prolongation juſqu'à la Loire, ſoit à Nantes, ſoit vers l'Iſle d'Indret, ſuivant que Sa Majesté le décidera d'après les plans & nivellements dont il ſera ci-après parlé ; deſquels terreins le prix ſera par lui rembourſé aux Propriétaires qui ſeront tenus de les lui vendre, ſoit à l'amiable, ſoit à dire d'Experts : déclarant, le Marquis de Brie, ne point demander, quant à préſent, la fixation & la détermination des droits qui, pour indemnité des frais & dépenſes d'une telle entrepriſe, lui ſeront accordés ſur les navires marchands & autres bâtiments quelconques, à l'entrée & à la ſortie deſdits Ports & Canal : leſquels droits, conformément à la Lettre miniſtérielle adreſſée au Marquis de Brie le 15 Octobre 1786, ne ſeront fixés que d'après les Procès-verbaux, plans, nivellements, calculs de fouilles, eſtimations de terreins, devis, &c. qui ſeront préſentés à Sa Majesté en ſon Conſeil, par le Marquis de Brie, ſuivant ſes offres, lorſqu'en conſéquence du privilege qu'il requiert, il aura pu ſe livrer à des travaux préliminaires auſſi conſidérables, & qui ſont néceſſaires pour établir au juſte les fonds & avances dont le montant doit ſervir de baſe à la fixation deſdits droits, ainſi que pour prévenir les inconvénients que l'on a vu trop ſouvent réſulter dans de

ſemblables entrepriſes de fixations, faites prématurément & ſur de ſimples apperçus : ſe déſiſtant le Marquis de Brie, en tant que de beſoin, de ſes offres & de ſes demandes, relatives aux bacs & diligences qu'il propoſoit d'établir ſur ledit Canal, ſauf au Gouvernement à décider ce qu'il verra bon être à cet égard : perſiſtant au ſurplus dans ſes autres concluſions & demandes ; & auroit le Marquis de Brie joint au préſent Mémoire une Carte, contenant trois tableaux ſéparés : l'un deſquels offre le plan particulier du Port ; l'autre préſente la Carte du pays de Retz, avec le plan général du Port, de la rade & du Canal de Portnic, ainſi que la route de Paimbeuf & le Canal projetté de Machecoul ; le troiſieme enfin offre Nantes avec l'enſemble de ſes principales communications aux trois Mers, à l'intérieur du Royaume & à la Capitale, & ſa poſition au centre de la Marine royale & de la Marine marchande, ainſi que vers Belle-Iſle, attérage général des côtes de France ſur l'Océan.

# PIECES

Qui manifestent le vœu des Villes de Portnic, de Nantes, des principales Villes de la Loire, & d'autres, pour l'exécution de son projet.

*Extrait d'une Délibération des Habitants de Portnic, en Retz, du 15 Octobre 1786.*

Aujourd'hui Dimanche, quinze Octobre mil sept cent quatre-vingt-six, le général de cette Paroisse capitulairement assemblé en la Sacristie, lieu ordinaire des délibérations au son de la cloche, en la maniere accoutumée, aux fins du fait-savoir de Dimanche dernier, présent Monsieur le Procureur-Fiscal, ledit général, composé des Sieurs Pierre le Ray, Simon Guichet, Julien Boucherême, Joseph Bocheteme, Jacques Sauvaget, Michel le Pape, Olivier Viau, Jean Fouquet, Gilles Tardif, Pierre Hymene, Paul Biclet, Jean Benoît, suppléant pour le sieur Querouard; les tous notables de cette présente année; le général assemblé pour délibérer sur leur projet relatif au Port de Portnic proposé au Gouvernement par Monsieur le Marquis de Brie-Serrant, Seigneur de Portnic, à la sollicitation duquel le Gouvernement a déja envoyé visiter sur les lieux : & ayant pris lecture & communication du dernier Mémoire présenté au Ministre par ledit Seigneur, sous le titre de Mémoire d'ampliation, contenant de nouveaux développements sur le projet, ainsi que du plan qui y est relatif, avons reconnu de plus en plus toute l'uti-

lité de ce projet ; & que tout ce qui eſt énoncé dans ledit Mémoire eſt conforme à la vérité, ſelon les connoiſſances locales que nous en avons, ainſi que ſuivant le rapport des Marins les plus expérimentés, & de tous les Navigateurs en général, &c.

Il a été arrêté que copie en forme de la préſente délibération ſera remiſe à M. l'Abbé Painot, Procureur-Fiſcal de Portnic, qui ſe charge de la remettre à Monſieur le Marquis de Brie-Serrant, & le prier, au nom de l'aſſemblée des Délibérants & Propriétaires ſouſſignés, de vouloir bien joindre cette délibération aux autres pieces & Mémoires qu'il a fait parvenir au Gouvernement pour la réuſſite de ſon important projet.

Clos & arrêté leſdits jour & an, ſous les ſeings deſdits Délibérants & Propriétaires, le Ray Rochandiere, Capitaine de Navires; Guichet, Capitaine de Navires; Boucherême, Officier de Navires; Benoît, Armateur; le Pape, Officier de Navires; Gilles Tardif, Maître Charpentier de Navires; Fouquet, Architecte & Entrepreneur; Viau, Capitaine du Guet; Rocheteme, Directeur des Poſtes; Biclet, Sauvaget, Hymene, Fourneau, Capitaines de Navires; Boulet, Capitaine de Navires, Jean Guichet, Capitaine de Navires; Voisin, Capitaine de Navires; Giraud, Officier de Navires; Goueffeté, Oger, Jean Bonami, Grossard, Bonfils, Conſtructeurs de Navires; Copal Procureur; Boisselier, Négociant; Couesté, ancien Capitaine-Garde-Côtes; Painot, Avocat & Procureur-Fiſcal de Portnic.

---

*Avis des Maire & Echevins de la ville de Nantes.*

Les Maire & Echevins de la ville de Nantes ſouſſignés, qui ont lu le préſent Mémoire, eſtiment que l'établiſſement d'un Port à Portnic ſera d'une très-grande utilité à la Ville & au Commerce de Nantes. Fait au Bureau de

l'Hôtel-de-ville de Nantes, le dix-neuf Mai mil ſept cent quatre-vingt-ſept. *Signés*, RICHARD DE PERVANCHERE, MARIE TURGUETIF, Sous-Maire, COTTINEAU, DREUX, BODIN DESPLANTES, GESLIN & GERBIER. *Au-deſſous eſt écrit :* Contrôlé à Paris le vingt-cinq Mai mil ſept cent quatre-vingt-ſept. Reçu quinze ſols. *Signé*, LEZAN.

---

*EXTRAIT de la réponſe proviſoire de M. DE NARCÉ, premier Secrétaire-Perpétuel de l'Académie d'Angers, Aſſocié de celle de Berne, & de la Société Patriotique de Bretagne, lorſqu'il reçut en 1787, le Mémoire de Portnic.*

J'AI reçu, M. le Marquis, avec la Lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, votre Mémoire avec des Obſervations & une Carte ſur le Port & le Canal de Portnic. Je ſuis fâché que ces Ouvrages ne me ſoient pas parvenus avant le 15 de ce mois, date de nos dernieres Aſſemblées juſqu'à la Saint-Martin. Mais aujourd'hui j'ai réuni chez moi trois de mes Confreres, qui ont une connoiſſance du local où vous projetez d'ouvrir votre Canal : nous avons lu votre Mémoire, la Carte ſous les yeux, & nous ſommes très-convaincus de l'avantage & de la poſſibilité d'exécuter avec ſuccès cette importante entrepriſe. Votre Mémoire met dans la plus grande évidence les dangers & les retards qu'éprouve trop fréquemment la navigation depuis Nantes juſqu'à Paimbeuf. J'étois à Nantes le mois dernier ; & témoin des différents obſtacles qu'éprouvent les armements des Navires marchands, par le mauvais état de la Loire, je demandai à pluſieurs Négociants, s'il ne ſeroit pas poſſible d'ouvrir un nouveau Canal pour deſcendre à la Mer. Alors on me parla avec éloge de votre projet : il eſt bien à déſirer que le Gouvernement ſe décide à le faire exécuter, &c.

J'aurai l'honneur de vous rendre compte, M. le Mar-

quis, du ſentiment de l'Académie ſur votre projet; l'exposé eſt fait pour mériter ſon ſuffrage.

J'ai l'honneur d'être, &c.

---

## EXTRAIT des Regiſtres de l'Académie-Royale des Sciences & Belles-Lettres d'Angers, du 31 Mai 1788.

*Rapport de MM. le Comte* DE VARENNES ET DE NARCÉ.

NOUS avons examiné, par ordre de l'Académie, un Mémoire qui lui a été envoyé par M. le Marquis de Brie-Serrant, intitulé : Mémoire ſur le Port & Canal de Portnic en Bretagne, où l'on démontre :

Premiérement, que l'ouverture du Port & Canal de Portnic, en établiſſant entre la mer & la Ville de Nantes une communication libre dont cette Ville eſt bien éloignée de jouir par Paimbeuf, procurera au commerce François un avantage incroyable, une Ville de Commerce du premier ordre, la poſition de Nantes l'appellant viſiblement à cette deſtination, dès que cette Ville communiquera librement à la mer.

Secondement, que l'exécution de ce même projet procurera, en temps de guerre, toutes ſortes de facilités pour la protection de la Marine marchande, & des Côtes de France ſur l'Océan.

Troiſiémement, que, ſans l'exécution de ce projet, non-ſeulement les Canaux qu'on ſe propoſe d'ouvrir d'une extrémité à l'autre de la Province de Bretagne, ſous l'autoriſation du Gouvernement, ne pourront atteindre au point d'utilité qu'on en attend, mais même que le commerce de Nantes, auquel les Canaux ſe rapportent principalement, & qui doit les ſeconder, ne pourra pas ſeulement ſe ſoutenir

tenir au point où il eſt, & déclinera infailliblement, par l'effet de l'engorgement graduel & ſenſible de l'embouchure de la Loire.

Il nous paroît qu'on ne peut conteſter tous les avantages qui réſulteront d'une entrepriſe auſſi importante pour la ſureté de la navigation de la Ville de Nantes, & que M. le Marquis de Brie-Serrant ayant démontré la poſſibilité de l'exécution de ſon projet, a réuni en ſa faveur les ſuffrages de pluſieurs Villes commerçantes, telles qu'Orléans, Blois, Tours, Saumur & Nantes. L'Académie eſtimant que la Province d'Anjou trouveroit auſſi, dans ce nouveau Canal de navigation, plus de facilités à ſon commerce & à ſes exportations, ſe fait un plaiſir d'applaudir à la grandeur des vues, à l'ordre & à la clarté qui ſont préſentés dans ce Mémoire. Les moyens propoſés pour l'exécution de ce projet, ſont le fruit de beaucoup de connoiſſances & de recherches dans la ſcience des Canaux navigables; l'Ouvrage entier paroît, à tous égards, digne des éloges & du ſuffrage de l'Académie.

Je certifie le préſent Extrait conforme à l'Original, & au Jugement de l'Académie. A Angers, le 31 Mai 1788. DE NARCÉ.

# *AVIS*

# DES MAIRE ET ÉCHEVINS

## *DE LA VILLE DE SAUMUR.*

LES Maire, Echevins & Officiers Municipaux de la Ville de Saumur, qui ont pris communication du Mémoire ci-deſſus & du Plan y joint, diſent que la Ville de Nantes, étant l'Entrepôt du Commerce d'exportation & d'impor-

tation, les Villes qui y communiquent par la Loire & rivieres affluentes, ne peuvent que participer aux avantages que la Ville de Nantes a tout lieu d'eſpérer que l'exécution du projet. Délibéré à l'Hôtel-de-Ville de Saumur, le douze Juin mil ſept cent quatre-vingt-ſept. *Signés*, BLONDE DE BAGNEUX, Maire ; DESMÉ, Lieutenant de Maire ; FERMÉ, Prêtre ; DUFOUR DE CHANTELOUP, FOURNIER, CAILLEAU.

---

## EXTRAIT DE LA LETTRE

### *Du Maire de la Ville de Tours.*

MONSIEUR LE MARQUIS, j'ai reçu, à mon arrivée de Paris, le 10 de ce mois, la Lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 6, & le Mémoire & Plan y joints ſur le projet de la formation d'un Port à Portnic en Bretagne, communiquant avec Nantes par un canal. J'ai conſacré à l'étude & examen du Plan & lecture du Mémoire, tout le temps que m'ont laiſſé les affaires arriérées depuis ſix mois d'abſence, & à mettre en ordre. Je ne connois pas la Bretagne ; je ne puis juger que par votre Plan & Mémoire du local à parcourir de Nantes au Pilier, ſoit par Mindin, ſoit par Portnic ; je ſais depuis long-temps que la terre gagne ſenſiblement ſur la Mer à l'embouchure de la Loire ; que la Navigation devient de jour à autre plus longue & plus périlleuſe ; abréger la communication, la rendre plus facile & plus ſure, eſt donc un bienfait pour l'Etat. Votre Mémoire détaille avec clarté & préciſion tous les avantages qui doivent réſulter de votre projet pour la Bretagne, pour Nantes, pour les Villes de la Loire & rivieres y affluentes, par conſéquent pour le Commerce de l'Etat. Il démontre en outre tout ce que la Marine Royale peut & doit gagner dans l'exécution de ce projet, tant en

temps de paix qu'en temps de guerre. Votre projet réunit donc, si, comme j'ai lieu de le croire, tous les faits sont exacts, les avantages généraux & particuliers qui doivent vous assurer, & l'approbation du Gouvernement, & la reconnoissance publique.

Je suis, &c. *Signé*, DE LA GRANDIERE, Maire.

*Tours*, 16 *Juillet* 1787.

---

# LETTRE

## *Des Maire & Échevins de la Ville de Blois.*

MONSIEUR, nous avons lu, avec l'attention la plus suivie, le Mémoire sur le Port & Canal de Portnic, que vous avez eu la complaisance de nous adresser. Le plan que vous y avez joint ne laisse rien à désirer pour l'intelligence de votre projet. Tout est, dans votre Mémoire, prévu & discuté avec ordre & clarté; l'importance du projet pour la Nation en général, & les avantages que le Commerce en retireroit, vous donnent de justes titres à la reconnoissance publique.

Nous joignons, Monsieur, nos vœux à tous ceux des bons Patriotes, pour qu'un objet aussi intéressant soit accueilli du Gouvernement avec la distinction qu'il mérite. Nous avons l'honneur d'être, &c. Les Maire & Echevins de la Ville de Blois. *Signés*, BONNIER, Maire; TOUZARD, LA CHAUVINIERE, MASSON DE VILLEPAUX.

*Blois*, *le* 4 *Août* 1787.

# LETTRE

## *Des Maire & Échevins de la Ville d'Orléans.*

MONSIEUR, nous avons pris communication du Mémoire que vous nous avez envoyé, contenant le projet d'un Port à Portnic, & d'un Canal de Navigation de Nantes à la Mer par Portnic; il nous a paru présenter de grands avantages pour la Baronnie de Retz, pour la Ville de Nantes & le Commerce en général, & nous estimons que ce projet mérite la plus grande attention. Nous voudrions, Monsieur, pouvoir en accélérer l'exécution, à raison de l'utilité qui en rejailliroit sur les Villes de l'intérieur du Royaume, & nous vous prions d'être persuadé de notre empressement à seconder vos vues, qui ne sont déterminées que par l'amour de la Patrie, & le désir d'en assurer la gloire en augmentant ses richesses.

Nous sommes, &c. Les Maire & Echevins de la Ville d'Orléans. *Signés*, CRIGNON DE BONVALE, Maire; CLAVEAU, LASNEAU, l'aîné; D'AUTROCHE DE MORET, MIRON DE POISIEUX.

*Orléans, le* 18 *Juillet* 1787.

# LETTRE

## *Du Maire de la Ville de Nevers.*

MONSIEUR LE MARQUIS, le projet & la Lettre dans lesquelles vous développez les vues les plus sages & les

plûs heureuſes ſur les avantages que l'on peut retirer du Canal & du Port de Portnic, ne peuvent être reçus des Villes ſituées ſur le bord de la Loire, qu'avec le plus vif intérêt. Nevers, ainſi que vous l'obſervez, ſeroit peut-être, par ſa poſition, l'une de ces Villes pour laquelle cette ſpéculation ſeroit la plus utile; elle ne peut rien déſirer de mieux que de voir le Gouvernement hâter des opérations, tendantes à procurer par le Canal de Bourges des débouchés au Commerce de ces pays-ci, & prendre des meſures dont il résultât plus d'uniformité dans le cours de la Loire, plus de facilité pour ſa navigation, moins de terres & de ſables qui accéléraſſent le comblement du Canal & du Port de Portnic.

La France ſe uoit traverſée par un des plus beaux fleuves de l'Europe, mais peut-être des plus inutiles, & qui encore, par ſes débordements, ravage dans une étendue conſidérable les propriétés les plus précieuſes, au lieu que ce même fleuve pourroit faciliter une multitude de tranſports de Province à Province, qui répandroient dans l'intérieur du Royaume, par une navigation ſûre & conſtante, les richeſſes des deux Mers.

Voilà, Monſieur le Marquis, ce que ſans enthouſiaſme on peut augurer d'après le projet du Canal & du Port de Portnic. Vous êtes le créateur de ces idées, qu'adopteront tous ceux à qui, en communiquant votre projet, vous communiquez en même-temps le zele patriotique qui vous dirige.

Je ſuis, &c. *Signé*, GUYNET, Maire.

*Nevers*, *ce* 10 *Novembre* 1787.

# LETTRE

## *De M. le Vicomte* Du Hamel, *Maire de Bordeaux.*

Etant abſent de cette Ville, j'ai différé, Monſieur, de répondre à la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire dans le mois d'Octobre; mais je l'envoyai, tout de ſuite, au Corps Municipal, avec les Plans & Mémoires qui y étoient joints, pour qu'il les examinât, & vous fît part de ſes réflexions. M. Leydet, un de nos Jurats, a eu l'honneur de vous écrire : il a dû vous dire combien ce plan a paru avantageux, ſoit en temps de guerre, ſoit pendant la paix, à la Marine Royale & à la Marine marchande, & utile à tout le Pays, par les débouchés que ce Canal procurera, qui en feront circuler toutes les productions. Le commerce qui ſe fait entre la Ville de Bordeaux & celle de Nantes, ne peut qu'y gagner; il eſt bien à déſirer que le Gouvernement s'occupe d'un projet auſſi utile, & qui mérite les plus grands éloges.

J'ai l'honneur d'être, &c.

*Signé*, Le Vicomte du Hamel.

*à Bordeaux, ce* 15 *Décembre* 1787.

# LETTRE

## *Des Négocians de Laval.*

Les Négociants de Laval, aſſemblés ce jour     Janvier 1788, à l'extraordinaire, dans la maiſon de M. Périer Dubignon, leur Député.

Après avoir pris lecture, tous & chacun en particulier, du Mémoire de M. le Marquis de Brie-Serrant, ſur le Port & Canal de Portnic, qui leur a été repréſenté par M. de Raiſeux de ſa part.

Après avoir été lu & vérifié par quatre Commiſſaires d'entr'eux nommés à cet effet, & avoir entendu leur rapport, ont délibéré unanimement de prier le ſieur Périer Dubignon, leur Député, de faire leurs remerciements à M. de Raiſeux, & d'adreſſer à M. le Marquis de Brie la lettre ſuivante par eux ſouſcrite.

Monsieur le Marquis, M. de Raiſeux a bien voulu nous préſenter, de votre part, votre projet pour le Port de Portnic, avec un Canal de communication libre de Nantes à la mer.

Nous avons l'honneur, Monſieur, de vous en offrir nos remerciements ſous le double rapport de la reconnoiſſance & du bien public; puiſſiez-vous en accélérer la jouiſſance & les effets! Nous jugeons qu'il n'y a pas de Négociant dans le Royaume qui ne participe aux avantages que vous préſentez à la Nation, en faveur de l'Agriculture & du Commerce. Le Port de Portnic contribuera à l'agrandiſſement du nôtre, ſi le trépas de Loire & le droit de la Traite par terre ſur-tout, ſont enfin anéantis. Ce droit a été uſurpé ſur le Maine, qui n'y étoit pas aſſujetti dès ſon origine,

1204, M. Véron de Sorbonois en fait foi dans ses *Recherches & Considérations sur les Finances de France*, imprimées à Basle, en Suisse, en 1748, Tome I de l'Edition in-4°. page 335 & 354.

Sans cette suppression, Monsieur, notre Election, que vous connoissez pour la plus peuplée, la plus laborieuse & la plus chargée d'impôts de toute la France, ne participeroit pas à l'avantage général de votre projet mis à exécution, puisque nous sommes forcés, par les entraves de ce droit onéreux & destructif, de préférer les Ports de la Normandie & de la Guienne à ceux de la Bretagne, dont nous faisons frontiere limitrophe.

Nous avons l'honneur d'être, avec reconnoissance & attachement, *Signés* de Launey de Fresney, Chevron Duplessis, Lasnier de Daussenaye, veuve Davrillé fils, Planhard Duterte, Seyeux freres, & Dolsegaray, Louis Segretain l'aîné, & C. Lemonnier Loriere, Périer Dubignon.

# TABLE

## DES MATIERES.

Pages

POSITION & avantage de la France pour le Commerce. 5

Nantes, propre à devenir le chef-lieu du Commerce François. 7

Position de la Ville de Nantes. *ibid.*

Belle-Isle, attérage général des Côtes de France sur l'Océan. *ibid.*

Défaut de communication libre de Nantes à la mer, dans l'état actuel des choses. 8

Impossibilités d'une communication libre de Nantes à la mer par la Loire. *ibid.*

Bancs de sable mouvant de Nantes à Paimbeuf. 9

Pilotes-Côtiers pour la conduite des Alleges. *ibid.*

Rochers de Paimbeuf à la mer. *ibid.*

Défaut d'Entrepôt pour le Commerce de Nantes. *ibid.*

Description du mouillage de Paimbeuf, prétendu Entrepôt. 10

Station de Mindin, où sont obligés de s'arrêter les Bâtiments partant de Paimbeuf, ou y arrivant. 11

Les Bâtiments obligés, au sortir de Mindin, de se reployer vers la Baie de Bourgneuf, pour éviter les écueils. *ibid.*

Aucun Port ne réunit en même-temps autant d'avantages & d'aussi grands obstacles pour le Commerce que celui de Nantes. 12

Facilité de remédier à tant d'inconvénients, & d'user de tant d'avantages. *ibid.*

Pages

Port de Portnic qui n'eſt qu'à neuf lieues de Nantes & deux lieues du large. 12
Canal de communication de Nantes à Portnic. *ibid.*
Fonderie d'Indret. *ibid.*
Procès-verbal des Commiſſaires du Roi, en date du 20 Avril 1786. 13
Avantages du Canal de Portnic. *ibid.*
Entrepôt que le Commerce de Nantes acquerroit dans Portnic. 14
Parallele de ce nouvel Entrepôt avec le mouillage de Paimbeuf. *ibid.*
Rade de Portnic, & ſes avantages. 15
Avantages de Portnic, comme Port de Commerce. 16
Prix auquel on fait monter l'exécution du projet relatif au Port & au Canal de Portnic. *ibid.*
Importance de ce projet relativement au Commerce des Villes de la Loire. 17
Importance du Commerce des Villes de la Loire par Nantes. *ibid.*
Avantages multipliés que l'exécution de ce projet offre pour la protection du Commerce en tous genres. 19
Echecs portés au Commerce ſur ces Côtes par les Corſaires de Gerſey & de Guerneſey. *ibid.*
Impoſſibilité d'établir à l'embouchure de la Loire aucune croiſiere pour la protection du Commerce en temps de guerre. 20
Facilité d'établir une croiſiere à Portnic; indépendamment des Armements en Corſaires qui ſe feroient dans ce Port. *ibid.*
La Rade de Portnic propre à devenir la meilleure Rade de refuge que l'on connoiſſe. *ibid.*
Echecs portés à la France ſur ces Côtes par les Eſcadres ennemies, par ſuite des mêmes cauſes expoſées ci-deſſus. *ibid.*
Correſpondance importante à établir entre Portnic & Breſt. 21

THE NEWBERRY LIBRARY CHICAGO

*Pages*

Facilités & économies relatives aux approviſionnements des détachements de Breſt à Portnic. 22
Néceſſité indiſpenſable de l'exécution de ce projet pour la Province de Bretagne & pour la Ville de Nantes en particulier. 23
Canaux entrepris à grands frais pour traverſer les landes de Bretagne, devenus inutiles ſans le Commerce. 24
Dépériſſement ſucceſſif de la Navigation de Nantes par Paimbeuf. *ibid.*
Carte contenant trois Plans, dont l'enſemble offre à l'œil le tableau le plus complet qui ſe puiſſe des avantages que ce projet renferme. 25
Réſumé. 27
Etat actuel du projet. 28
Concluſions. 33
Pieces qui manifeſtent le vœu des Villes de Portnic, de Nantes, des principales Villes de la Loire & d'autres, pour l'exécution de ſon projet. 37
Extrait d'une Délibération du Général de Portnic. *ibid.*
Avis des Maire & Echevins de la Ville de Nantes. 38
Extrait de la réponſe proviſoire de M. de Narcé. 39
Extrait des Regiſtres de l'Académie Royale des Sciences & Belles-Lettres d'Angers, du 31 Mai 1788. 40
Avis des Maire & Echevins de la Ville de Saumur. 41
Réponſe de M. de la Grandiere, Maire de la Ville de Tours. 42
Avis des Maire & Echevins de la Ville de Blois. 43
Avis du Corps Municipal de la Ville d'Orléans. 44
Copie de la Lettre du Maire de la ville de Nevers. *ibid.*
Copie de la Lettre du Maire de Bordeaux, du 15 Décembre 1787. 46
Extrait de la Délibération du Corps des Négociants de la Ville de Laval, du mois de Janvier 1788. 47

*Fin de la Table des Matieres.*

f15